

### 思えばラッキーな人生だった

まあ、なにしろ夢中だったから、結果的に努力をしてきたとも言えなくも無いが、それは、子供の頃は母から「遊んでばかりいないで勉強しなさい」と言われ続けたり、もう少し大きくなってからは、周囲からも「そろそろ、ちゃんとした仕事をしたら?」と言われつつ、どうしても止められなくて続けてきた事だから、つまり、止められなかっただけの話であり、努力というにはおこがましいし、どちらかと言えば、流れに身を任せた放蕩な人生だったと思っている。

物心がついた頃から何かを作り続けてきたが、それは私が選んだ訳ではなく天の配剤というべきものだったから、もし、それが博打だったら私は反社会的な道に迷い込んでいたかもしれないし、宝探しならインディ・ジョーンズになって 100 回くらい死んでいたかもしれない。たまたまそれが「車づくり」だったおかげで、何とか事業のような形に出来たし、続けることができたことはラッキーだった。

ラッキーと言えば、通じて私は運が良かったと思う。19 歳の時に「カラス」を作った時は、さすがに無理を重ねすぎて、何とか形になったが、おかげで借金を抱えてしまって途方に暮れる私の所に、二人の男が訪ねてきた。

一人は矢吹圭造さんで、その後、長い付き合いが始まる最初の出会いだった。もう一人の謎の人物が、いわゆるパトロンのようになってレーシングカー作りを支援したいというありがたい人で、借金の悩みが解消された上に次のレーシングカー作りの目途も立った。

浮谷東次郎を失うという取り返しのつかない不幸はあったが、その後、製作した「MACRANSA」はそこそこヒットしたものの、開発費がかさんだ上、「くさび」で大借金が出来てしまった頃、ラッキーなことに、1970 年より始まる大阪万博関連の様々な問い合わせが舞い込むようになり、当時、FRP を扱える造形屋が少なかったおかげで注文が殺到し、たちまち借金は無くなってしまった。

しかし、この時の借金の重圧が足かせとなり、私は身動きが取れなくなってしまったので、この頃、断腸の思いでレーシングカー作りから足を洗った、と言うよりは、成す術がなかった。

それから 2~3 年は諦めて放蕩生活を送っていたが、この時、今までレーシングカーの開発資金を稼ぎ出すための手段として、いろいろと手がけていた内職のような事が、湯水のように金の要るレーシングカー作りを止めたら、手元にそこそこの余裕が生まれてきていたし、夜の街でブイブイ言うくらいのお金は十分に賄えた。

今まで、絶えず借金に追われながら何とか始末を付けるという繰り返しだったのが、手許にお金が残るのだから私にとってはエポックメイキングな出来事だったし、それまで、先行きは絶対にホームレスだと思いこんでいたから、恋い焦がれていた初恋のマドンナにも想いを告げられなかった私が、何となく自信を持ってしまって告白してしまうくらい、コロッと人生観が変わった時期だった。振られたが。

それからしばらくして、またぞろ車づくりの虫が騒ぎ出して止めようが無くなってきたが、レーシングカーを作っていた時代の借金地獄を忘れていないから、何とも安易な発想だが、それなら、一旦、スポーツカーを作って、それを改造してレーシングカーにしよう!と思い立った。

当時、レーシングカーを作るといって「何それ?」みたいな反応だったが、スポーツカーとなると興味を示す人も多かったから、単に資金集めのための旗印だったし、口先ではいろいろ言っていたが、目的はレーシングカーでしか無かった。

それでも、なかなか資金が集まらずに四苦八苦していた頃、ラッキーな事に、従兄弟の林将一が「ストリートホイール」で大儲けしていて、結果的に、「ハヤシレーシング」の一部門として「童夢」がスタート出来る事になる。

1年間、工場にこもりっきりで完成にこぎ着けた「童夢-零」は、ラッキーな事にジュネーブショーで大好評を得て凱旋するが、その割には、それからの目途が全く立っていないお先真っ暗な時に、唐突にかかってきた一本の電話がラジコンなどのロイヤリティ・ビジネスに繋がり、ラッキーな事に、巨額な収入をもたらせてくれることになった。

そんな頃、これはラッキーとは言えないが、ちょっと経営が傾きかけてきたハヤシレーシングに、立て直しの為にやって来た元銀行の支店長が、再建の第一歩として金食い虫の関連企業を切りにかかってきた。

これは全く正しい処置で、お人好しの将一は、頼まれるままにいろいろな会社の面倒を見ていたから、第一に成すべきことだったし、その中でも、最も金を食いそうで先行きが不透明なのが「童夢」だったから、当然の処置だったが、京都の宝ヶ池に新社屋を建てたばかりだったし、頼りのロイヤリティ・ビジネスも下降線をたどっていたから、童夢にとっては真っ暗な海で急に船が沈んでしまったような状況だった。

このままでは「童夢」は解散となり宝ヶ池は処分されることになってしまうが、そんな頃、いままですら口も聞いたことが無かった父親が、放蕩息子が、最近、何やらテレビに出まくったり新聞に載ったりするは、友達の息子から私のサインをもらってくれと頼まれるは、私の父親として取材されるは、何やかんやと会話をする機会が増えたので、そこはかとなく「童夢」の事情を話していたら、まあ、簡単では無かったが、結果的には、父親が所有していた「ハヤシレーシング」の土地の半分と宝ヶ池の土地を交換し、建物の分は父親の親友が経営する銀行から借り入れて「ハヤシレーシング」から買い取る事を認めてくれたから、私が代表となる現在の「童夢」の形が出来た。

当時としては、「ハヤシレーシング」という大樹にぶら下がっていた若い芽だったから、突然の独り立ちは途方にくれたが、今となって考えれば、ラッキーな出来事だったのかもしれない。

そんなこんなで、宝ヶ池の新生「童夢」がスタートして、細りゆくロイヤリティ・ビジネスにお先真っ暗な頃、それで稼いでいたおもちゃ屋さんも焦っていたのだろう、ラッキーなことに前金を払うから「童夢-零」のレーシング・バージョンを作ってほしいという依頼が来た。

前金と言っても 6000 万円くらいだったと思うが、適当にオーバーフェンダーにしてウイングでも付けておけば多少の利益も出たのに、私は咄嗟に、「そんなまがい物をでっち上げても受け入れられない。ルマンカーを作って参戦しよう!」とぶち上げてしまった。

宝ヶ池の建物の買い取り費用の 1 億 5000 万円の借金を抱え、その上、6000 万円の元手しかないのに、有ろうことか、初参加初優勝を目指して 2 カーエントリーしてしまうのだから、ほとんど、先の事は考えていない暴走だった。

初参加初優勝どころか、初期に壊れて敗退したが、あまりに初歩的なミスが重なっていたために、これらを改善すれば勝てるのではないかと都合の良い誤解をして、次の年のホテルの予約を済ませて帰国するが、帰るとそこは借金だらけの夢の跡で、34 歳での破たんは目前まで迫っていた。そんな時、ラッキーな電話が掛かってきた。サーキットで知りあっていたダイハツの西田重役から「ショーモデルの製作を受けてほしい」という内容で、軽四のバンをピックアップに改造したり海外向けに拡幅するような、今から思えば簡単な仕事だったが、当時、我々のような自作のレーシングカーでサーキットをうろろしていた連中にとって、自動車メーカーは天上界の存在だったし、ワークスドライバーと言えれば憧れの的だったから、自動車メーカーというだけで緊張したし、予算を度外視して考えうる最上級の仕事をした。

それでも財政問題が好転するとまでは行かず、相変わらずの危機が続いていた頃、ラッキーなことに、童夢に戦争特需が訪れた。それは、俗に HY 戦争と言われる HONDA と YAMAHA の開発/発売競争だったが、メーカーからは全ての設計者を供出しろと言われ続け、メーカーの研究所の内部に「童夢」という看板のかかった部屋があり、童夢の社員は近くにアパートを借りてそこに出勤していたものだ。

カッコイイバイクはメーカーの開発者が手掛けるから、回ってくるのは商用車とかアメリカンばかりだが、それでも数十台の車体設計をこなしている。

メーカーの要望に応じて 8 割くらいの社員が出向していたから、それなりに売り上げは上がるので、それに目を付けた童夢の役員たちが「童夢」の乗っ取りを図り、ある日、「ほとんどの社員がわれわれに着いてくることになっている。スムーズに体制の移管をしたいから、メーカーに何も言わないなら、今後 3 年間、売り上げの 3%を支払う。従わないのなら、メーカーとは話がついているから、直ちに新会社を設立して全社員を移籍させる」との事。

つまり潰すということだが、私の周囲の関係者に相談したところ、その通告してきた役員の 1 の兄が、そのメーカーの要職にいたから勝ち目はないからと、みんな 3%もらって引こうと言っていたものの、私は主要な社員に真意を質したところ、ほとんどの社員が移籍は考えていないということだったので、躊躇なくメーカーに乗り込んで事情を聴いた。

メーカーの研究所の所長は、「林さんがバイクの設計のために童夢をやっているのではないと怒っていると聞いていたので」などと言いつつ、「林さんが続けてくれるというのなら歓迎する」と言いつつも、何んだかんだと言っては業務を二分して半分を造反組に持つていこうとしていたから、何らかの裏話はできていたのであろう。

何とか乗っ取りは回避したが、結果的に分裂状態になってしまったし業務量の半分以上を持っていかれた。

そうして去っていったM取締役の本棚には「背任重役」というタイトルの本が1冊だけ残されていた。

ラッキーなことに、社員のほとんどが残ったので特に支障は生じなかったし、HY戦争も長くは続く訳もなく間もなく終わりを迎えた頃、急激に自動車メーカーからの仕事が増えてきていたから、しばらく後には、宝ヶ池の狭い工場で最大時11台のショー・モデルを製作していたことがあるくらいパニック状態になっていた。

クライアントが訪れる度に受託している車両を真ん中に引っ張り出すのは、さながら15ゲームのように困難な作業となり、さすがに、にっちみさっちも行かなくなって214坪の宝ヶ池から1500坪の大原に移転することになる。

一応、利益は上がっているのだが、ずっと、オリジナル・レーシングカーを作ってルマンに挑み続けていたから、毎年、予算オーバーが常となり、結局、火の車状態は相変わらずだった。

その少し前から、TOM'Sの館と、「TOYOTAをルマンに引っ張り込む作戦」を進めていたが、何とか実現に漕ぎ

つけたところ、3年後にTOM'Sに一本化するというのでレースから外されルマンへの道が閉ざされてしまった。

途方に暮れるところだが、ラッキーな事に、「F3000レース」で低迷を続けるダンロップから起死回生を目指してF3000に参戦してほしいという要望がきた。

しかし、当時、BSに比べて3秒も遅いダンロップでは勝ち目が無いので、京極さんに「タイヤで1.5秒速くしてくれ。オリジナルマシンを作って1.5秒速くするから」というような話をして、F3000の開発を前提としたフォーミュラ・レースへの参戦が始まり、1994年にはシリーズ・チャンピオンを獲得した。

その頃、レーシングカーを開発する為には、どうしても風洞が必要不可欠となり、いろいろメーカーを当たってみたが、どことも(当時の童夢にとっては)天文学的な見積もりばかりで手が出ないから、しかたなく25%ムービングベルト風洞を自作することにした。

その後、調子に乗って、折からのバブル崩壊もどこ吹く風とF1に挑戦するも、途中で肝心のエンジンを失い、あえなく失速してしまうが、当時の状況としては、エンジンがあれば何とか参戦できるという手筈は整っていたので、とても残念な結果だった。

そんなF1の夢が破れた頃、ラッキーな事に、無限の木村さんから電話があり、「HONDAのJTCCがひどいことになっているから手伝え」との事。それからのアコードでの連勝に係わり、ワークスチームとしても参戦していた頃、突然にJTCCが崩壊してしまい、又もや路頭に迷うことになるが、ラッキーな事に、HONDAがNSXでのJGTCへの参加を決めたので、車両の開発とレース活動を受託することになり、それから、HONDAのあまりに自動車レースを舐めきった無策ぶりに愛想をつかして辞退するまでの16年間、GTレース活動が続いた。

その間、「童夢カーボン・マジック」を設立し、米原に50%ムービングベルト風洞「風流舎」を建設し、2001年にはルマンに復帰を果たし、2006年には本社を米原に移転するなど、そこそこラッキーな状況が続いていたところに、私にとって最も望んでいた、これが究極のゴールと言える、自動車メーカーとタイアップしてルマンを戦うというチャンスが訪れた。

正直、私は舞い上がっていたし、これに全てを賭けようと思っていたので、自動車メーカーが参戦を予定している前年度から、来期用のプロトタイプともいえる「童夢 S102」を開発して、来期に乗せる予定のドライバーに経験を積ませるために、全員、ルマン未経験のドライバーを採用したり、今までの予算の3倍以上を投じて準備にいそしんでいた。

私にとって、実に、ここに到達するために私の人生はあったのだと思えし、すごろくでいえば「上がり」のようなものだったから、興奮の冷めやらぬ日々が続いていた。

### 午後から下り坂、アンラッキーな晩節となる

そんな、天にも昇るような浮かれた日々を過ごしつつ、具体的な挑戦計画を練り始めた頃、アンラッキーな事に、折からのリーマンショックのあおりを受けて自動車メーカーのルマン挑戦が中止になってしまった。

運だけで転がってきた人生だったが、因果応報、やはり、どこかでツケが回ってくるようで、このショッキングな出来事を契機に、私の人生は坂道を転がり落ちていくことになる。

自動車メーカーとのルマン挑戦が霧消してしまったことによる落胆が大きすぎた上、加えて、自身の創造力に陰りが見え始めてきたという現実も相まって、その頃から、真剣に引退を考えるようになっていた。

ただし、打ちひしがれてすげすごと退場するというような愁傷な気持ちはみじんもなく、反対に、このマイナーな状況をひっくり返すくらいに破天荒な幕の引き方というか散り方を模索していた。

その前に決着を付けておかななくてはならないのが、私の引退後の「童夢」の処遇だが、正直、迷っていた。

そもそも、わが国では、レーシングカーを開発するという仕事は誰からも望まれていないから常に逆風であり、私は単純にレーシングカーを作るのが好きだったから、他人が望もうが望まざろうが儲かろうが損しようが関係なく突き進んできたが、もし私がレーシングカー・コンストラクター以外の事業に専念していたら、もっと成功していたと思っているくらいだから、基本的に他人にはお勧めできない。

一方、今まで製作したレーシングカーや「童夢」というブランド等、有形無形の資産は残ってしまうから、その処遇も考えないといけないし、これで「童夢」が幕を下ろしたら本当に日本のレーシングカー開発技術の火が消えてしまうのは必至だから、まあ、健全な形なら残ってほしいという思いもあった。

もし、残すとしても、当時の「童夢カーボン・マジック」等を合わせると180名くらい居た事業規模を継承するとなると、もともとが望まれていない業種だけに、手前味噌ではないが、運営には、かなりの才覚が必要となるし、ちょっと方向を誤れば、たちまち吹き飛んでしまうだろう。まして、誰に譲渡するにしても総額が大きくなりすぎて現実的ではなかった。

その前から、「童夢」を継承したいという申し出と、「童夢カーボン・マジック」を買収したいという申し出があったので、正直、心は千々に乱れていたが、まだ、具体的なイメージは無かった。そんな時、もう私が65歳くらいになっていただろうか？ イタリアの著名なカロッツェリアの知り合いから、最近カスタムカーのオーダーを受けてもナンバーが取得できなくなってきてビジネスにならないから日本で何とかならないかとか、金持ちの友人からEVスーパーカーを量産して市販したいというような類の相談が相次いだ。

ヨーロッパの事情も日本の事情も似たり寄ったりで、そこに立ちはだかるのは法律の壁だが、彼らは、「組立車」に期待を寄せているようだった。

これは、「光岡自動車」が切り開いた道筋で、それまでの運輸省の頑なな排除方針よりは一步前進と言えるが、私に言わせれば、これはまやかしである。

私も「童夢-零」にナンバーを付けようと努力していた時に「組立車」にも目を付けたものの、全く、けんもほろろの運輸省をあきらめて陸事に問い合わせたら、「自動車の製作を業とする者以外の者」と書いてあるだろう、だからメーカーには成り得ないとか、「自動車の部品等を使用して組み立てたものをいう」と書いてあるだろう、だから売っている車の部品を組み立てたものでなくてはならないとか、「販売の用に供してはならない」と書いてあるから売ってはいけな平等と一蹴された。

私は、法治国家の一員として法律には従おうと思っているから諦めたが、その後、光岡さんが熱心に陸事に掛け合って「組立車」を売れるように道を付けた訳だ。

しかしそれは、光岡さんが陸事にお百度参りをして根負けした職員が法律を捻じ曲げたとも言えるし、その時、陸事の職員が「光岡さん、許可しますが製造は二ヶ月以内にしてください」との一言でMax99台が決まったとの話も法治国家での出来事とは思えない。

今や、国土交通省に行って「車を作って売りたい」というような話をする、すぐに「組立車」でどうぞと言われるほどオーソライズされているから、「いや、そうではなく、正式に車両認定を取得したい」と言っても、却って道は遠くなっている。

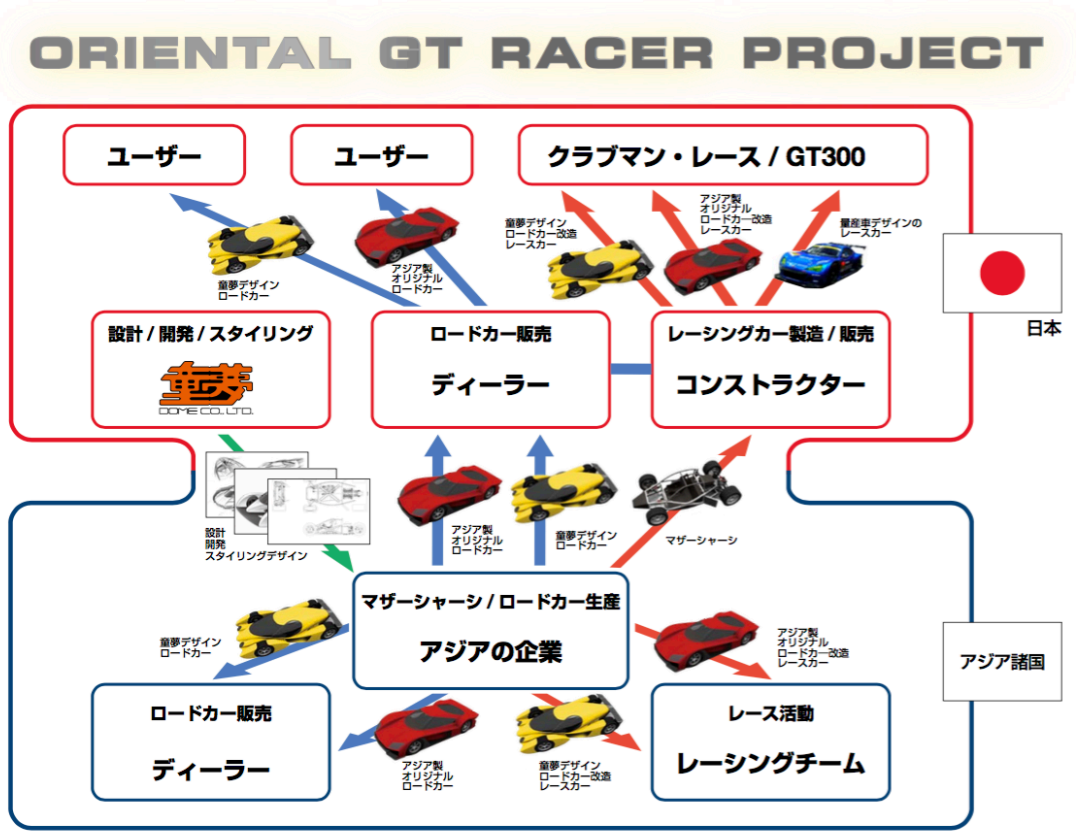
いずれにしても、99台がリミットではまともな車は開発できないから問題外だし、まあ、この種の話はトラウマになっているから「難しいだろうね」と答えるしか無かったが、そんな頃、セパンサーキットとの仕事の話の関係からマレーシアの少量生産メーカーのオーナーと知り合い、工場を見学に行った時に次期モデルについて相談を受けたことから親しくなり、何回か工場を訪れているうちに、マレーシアの事情も解ってきたし、オーナーが、この会社の売却を考えていることも分かってきたので、それやこれやのもろもろを考え合わせるに、ちょっとした光明が見えてきたような気がしたので、現地の弁護士を雇って本格的な調査を進めることにした。

同じ頃、私は、童夢のこれからについても答えを出さないといけないし、多くの従業員の今後の処遇も肩の荷が重かったし、私が20年間も言い続けてきても変えられなかった日本のレーシングカー開発技術の衰退も顕著だったから、頭の中は葛藤だらけだったが、それはそれとして、私は、私の花道をどのように飾り立てるかについて思いを巡らせていた。

いつしか、そんな雑多な要件を全てをミキサーに放り込んでジュースにするように、私の頭の中で、一つのイメージが生まれ、次第に具体的な形になっていった。

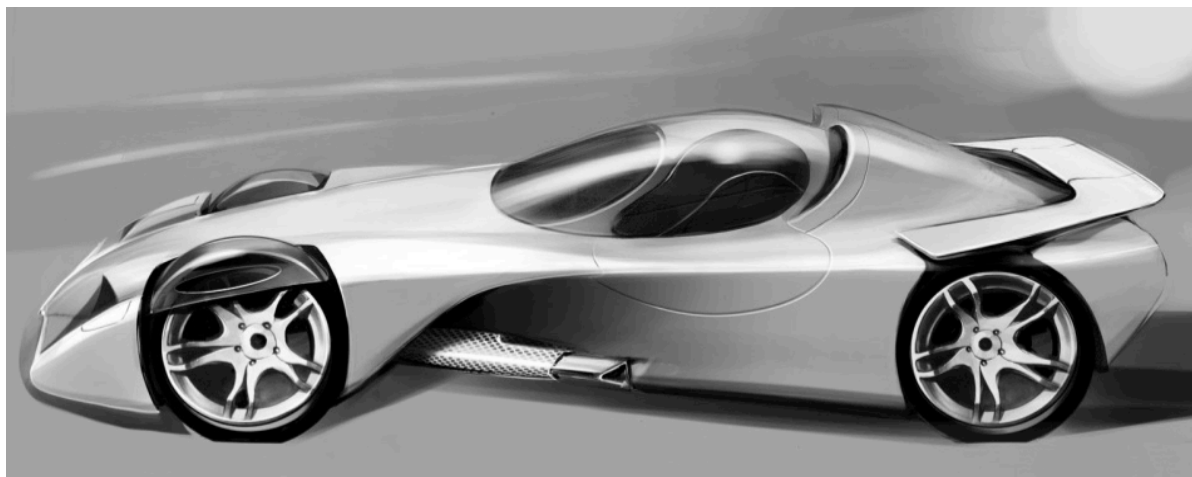
かいつまんで言えば、「童夢-零」の時と同じく、日本がだめならマレーシアがあるさということだが、違うのは、一台の車のナンバー取得が目的ではなく、日本の技術を活かして、タイの「DOME COMPOSITE THAILAND」でモノコックを生産し、マレーシアの少量生産メーカーを買収して、そこで組み立てて完成形にするという、言わば、東南アジアをネットワークする少量生産自動車開発/生産システムを構築し、世界をマーケットに、車両認定が取得できる少量生産車の開発/生産を受託しようという構想だ。

例えば、「ZAGATO」が「小型スポーツカーを200台作って売りたい」というような注文を受ける訳で、ひよっとしたら、世界のスポーツカー事情を変えることになるかもしれない稀有壮大な大風呂敷が編みあがりつつあった。



これは、当時の企画書「ORIENTAL GT PROJECT」に挿入されていた概念図だが、構想の概要は理解いただけると思う。

この時、既に、このプロジェクトの一号試作車(車両名は「とわ」に決まっていた)に使用するモノコックを流用してGT300に投入する「マザー・シャシー」計画もGTAと進めており、これだけは実現している。



「童夢-零」で始まり「童夢-とわ」で終わるという筋書きだったが・・・・・・・・

さて、妄想は自在に展開できるが、問題は、オリジナル・マシンを開発してルマンに参戦するのに比べて10倍くらいは必要となる資金の捻出だ。

もちろん、何の目途もなく妄想を膨らませていた訳ではなく、私は、とんでもないウルトラCを考えていた。

当時、「童夢カーボン・マジック」は稼いでくれていたから時間をかければ利益で賄うことも出来ただろうし、無借金経営だったから銀行から借入れも出来ただろうが、数年後の私の引退を前提とした話だから、時間もないし、借金を残す訳にもいかないから、残るは、「童夢カーボン・マジック」を売却して、その売却益をつぎ込むしか無かった。何よりも、100名くらいいた「童夢カーボン・マジック」の社員が大企業に移籍できるのだから、これほど肩の荷が下りる話は無かった。

同時に、自動車メーカーに風洞設備を売却する話も進んでいたが、これは、この「遺作プロジェクト」の為というよりは、今後、童夢の技術と自動車メーカーの技術を融合して、より強力なレーシングカー開発環境を作り上げていこうという遠大な構想の布石であり、同時に童夢の設計者も移籍するという条件での話だったが、ともあれ、売却益は入ってくるので、当然、これも予算に組み込まれていた。

問題は、「とわ」の開発に、それらの設備や人材が必要だということで、つまり、売却はするものの、売却して所有権が変わる以前に開発を終了しておかなくてはならないという綱渡りのような計画だったが、しかし、その、家財道具を売り払ってラスベガスに勝負に行くというノリは、私の最後にふさわしい大博打だった。

「童夢カーボン・マジックの売却」を告げる童夢のプレス・リリース(2013年3月18日)



(要約) 私は、70 の声を聞く 3 年間で完全にリタイアしようと思っ  
ていますが、では、なぜ?あと 3 年間かと言うと、私には、どう  
してもやりたい事がもう一つだけ残っているからです。

しかし、私が最後にどうしてもやっておきたいことはルマン 24 時間レースではありません。

中略

今までの資金源であった童夢カーボン・マジックを売却し、その売却益を投入して私の最後のお遊びに使い果たそうと考えた訳です。

中略

私はこの 3 年間に思いっきり自由な車造りを楽しんで、「あー、楽しい人生だった」と満たされた気持ちでリタイアする予定ですのであしからず」

当時、ネットで話題になりました。

「童夢が大手企業に童夢カーボン・マジック社売却」 しかし、すごいのは童夢からのプレス・リリースで、経済ニュースで終らせない林氏のぶっ飛びコメントが話題に!

ぶっちゃけ過ぎだが、カッコいい! 大手企業の童夢カーボン・マジック買収についての童夢のプレス・リリース、童夢オーナー「売却益でクルマ造りを楽しむ」

童夢、子会社の童夢カーボン・マジックを大手企業に売却。新車開発費へ。いやでも期待はふくらむ!

「私の最後のお遊びに使い果たそうと」 童夢オーナー、グループ会社売却理由をあまりに率直につづる。

当時、ネット上にこのようなコメントがあふれていて大変に話題になっていたし、出来てくであらう新型スポーツカーへの期待も膨らんでいた。

「童夢カーボン・マジック」等の売却交渉はスムーズに進捗していたし、先行して開発を始めていたカーボン・モノコックも形になりつつある頃、私は、「GASPITA」のデザインの相棒であった「Kuni 伊藤」をアメリカから呼び寄せ、「とわ」のスタイリングに熱中していた。全てが順調に進んでいるかに思えたが、その頃、私の背後に、ひたひたと忍び寄る疫病神の足音には全く気付いていなかった。

同時期、私は何の疑いもなく、元嫁との別居を経て離婚へと向かいつつあった。離婚といっても追い出されたようなものだからまったく問題はないと高を括っていたところに、元嫁が突然、弁護士を投入してきて、息子への相続対策として元嫁の名義を借りた形になっていた、米原の土地や宝ヶ池の不動産や「童夢カーボン・マジック」や「童夢」の株などの全てが名義が元嫁になっているから元嫁のものだと言い出した。

それからの顛末は、本ホームページに掲載されている「[信じる者は掬われる-digest-](#)」を読んでもう一度だけ読めば解るが、digest と言えども文庫本ほどのボリュームがあるので、暇な時にお願いしたい。

かいつまんでお話しすれば、元嫁が一切の負担をすることなく、相続対策を目的として、私の資産を

元嫁の名義に移行していた全てを、「林に何回もお金を貸したが返してもらっていないので感謝の意味でもらったもの」というあり得ない理由で取り込んで離さなくなり、「童夢カーボン・マジック」関係の売却益だけでも約6億円が元嫁の口座に振り込まれたまま返ってこなくなった。その他にも、「童夢」の株も返さないし、宝ヶ池の旧童夢本社も「私のもの」と返さなくなり、私が土地の1/2を所有する旧自宅にも居座ったままなので、トータルすれば、かるく10億円を超える資産を取り込まれたまま膠着状態に陥り、現在においても、私には一銭も戻ってこない異常事態となっている。

それはさておき、前述したように「遺作プロジェクト」は、売却していく施設を使って開発を行うという綱渡りプロジェクトだったから、本質的に元嫁ともめている場合ではなかったし、ぎりぎりの予算で広げ切った大風呂敷は予算の何割かを元嫁に持っていかれては進めることもかなわない。

そのタイムリミットに至るまで、私は妥協しつつも早期の解決を目指すとともに、プロジェクトの内容を見直して予算削減も図りつつ解決を目指したが、ついに、2014年3月12日に最終的な交渉が破談となり、「遺作プロジェクト」は物理的にも実施不可能となり崩壊した。

一方、「遺作プロジェクト」の為に「童夢カーボン・マジック」や風洞設備を売却することにしたために、残るのは本体の「童夢」だけになっていた。

もう一つの懸案事項であった「童夢」の今後については、以前から、友人が後継したいと言ってくれていたが、それなりに図体も大きくなっていったから経営も簡単ではなかったし、当時、私は、童夢を支える何本かの柱の一本であったHONDAのレーシングカー開発とレース活動を切ってやろうと考えていたので、このままでは屋台骨も崩れかねないから、譲るにしても、スケールダウンしてからだと言いつけていた。

「童夢カーボン・マジック」や風洞設備を売却することになった為に、結果的にスケールダウンされることになったから譲渡してもいいかなと思うようになっていたし、「遺作プロジェクト」が成功した暁には、「童夢」に大きな置き土産を置いていけるから、HONDAを切っても大丈夫という目算もあった。

HONDAは、言うまでもなく私のレース人生の原点にあったし、HONDAへの憧れが私の原動力となっているのは疑う余地もない。だから、元無限の木村さんから声をかけて頂いてJTCC車両の開発に携わるようになった時は、ある意味で夢を手中に収めたような興奮を覚えたものだ。

それから JGTC に駒を進めて長い付き合いが始まるが、モータースポーツ部門に、次から次へと、ど素人の部長を送り込み、それが少なからずの権限と予算を持っているものだから始末に負えない。

まともに戦えないような状況が長らく続いたから、私は、ここ 15 年以上、要約すれば「まともにレースしろ」という内容の「進言書」を出し続けたが、一顧だにもされることないまま、成績の低迷は慢性化していった。

もう負けることが悔しくもおかしくもない状況下、その権限と予算は不明朗な方向に行使されるような現実が見え隠れしていたしサーキットでも噂になっているのに、こんな企業としてのコンプライアンスにもかかわる問題ですら野放しでは、まして、レース環境が改善されることなど永久にあり得ないと落胆した私は、もはや、HONDA と共に戦う気持ちは失せていた。

2014 年に三下り半を突き付けて関係が切れてから、最後の S 部長の所業を暴露してやろうと思っていたところ、私が「遺作プロジェクト」に専念するために社長を退いて経営を任せ次期経営体制が、売り上げの減少を恐れて HONDA に受託業務の続行をお願いに行ったり、その後、「童夢」を継承しての新体制では、もっと強力に HONDA との復縁を望んでいたの、通じて、「HONDA に関しては悪口は言わないようにお願いします」と止められていたから、私は口を閉ざすしかなかったし、それを見越した S 部長は「童夢を切ってやった」と吹聴していたから、私は陰で、悔し涙に泣きくれているしかなかった。

それでも HONDA を切ったのは、「童夢」には「遺作プロジェクト」を置き土産に置いていけると思っていたからだが、それが、元嫁とは言え、身内のご乱心で叩き潰されてしまったのだから、私としては、なんとも「童夢」に申し訳の立たない最悪の事態に陥ってしまった。

風洞も、売却したものの、前述したように単なる売却ではなく、同時に、売却先の自動車メーカーには童夢のレーシングカー開発技術者が多数移籍しており、明らかに、これからの発展的な事業展開を目指しての戦略的売却であったが、いろいろ止む無き事情が重なり、結果的に、風洞を売り人材を失っただけの結果に終わっているから、これも、新生「童夢」にとっては見込み違いとなってしまう。

また、「童夢カーボン・マジック」を売却した後も、今まで通り、設計関係は「童夢」で受託するという協力体制を維持していこうという話になっていたが、何故か解らないが、協力どころか反発しあうような関係に陥り、これに関しても、新生「童夢」にとっては見込み違いとなっている。

それ以前に、「童夢」を譲渡する前に問題となったのが元嫁名義にしてあった童夢の 25% の株で、元嫁は、これも、もらった物だから私のものと言い出したが、「童夢」を譲渡する条件として 100% の株の譲渡を約束していたから譲渡も出来なくなってしまった。

特に、このような問題に疎い私には解決策も無く、しかたなく大手のコンサルティング会社に依頼したり企業法務専門の弁護士に依頼して方策を検討した結果、新たに「童夢ホールディングス」という持ち株会社を設立して従来の「童夢」を傘下に置き、従来の株主は「童夢ホールディング

ス」の株主にスライドさせ、「童夢ホールディングス」が傘下の「童夢」を売却する形を取り、その金額は簿価の通りとすることによって損得が発生しないので株主には損害を与えていないということで処理をした。

さっぱりと解らんが、つまり、付け焼刃の処理はできたが、まだ何にも解決していないということである。

もう一件、私は離婚後は、宝ヶ池の童夢旧本社の一階に「童夢-零」を飾って、二階に住みたいと思っていたが、元嫁が返さなくなってしまったので、マンションに仮住まいしながら、これについても鋭意交渉を進めていたが、何年も解決の目処が立たないままだったので、しかたなく、新たに土地を購入して居宅を新築せざるを得なくなった。それでも、「童夢」創業の地への思い入れは強く、通じて返還を求めていたところ、突然、第三者に売却されてしまったので、近いうちに取り壊されることになるだろう。

このように、たった一人の女の我欲が全てを叩き潰してしまったから、「遺作プロジェクト」によって、私の晩年に大輪の花が咲くどころか急に立ち枯れてしまったような悲惨な結果となってしまったが、それにしても、私が最も心を痛めていたことは、元嫁一族が資産家だけに、まるで私の方が元嫁の資産を取りに行っているような世間の誤解もあったが、何よりも、元嫁が私の資産を収奪する理由として挙げている「何回もお金を貸して返してもらっていないから感謝の意味でくれた」というあり得ない主張だ。

私は、それなりにプライドをもって生きてきたつもりだし借りをすることも大嫌いだから、これは、全く身に覚えのない大嘘だったし、言うに事欠いて許しがたい暴言だったから、最初から、何回も何回も何回も、元嫁側にも裁判所にも証拠を示せと言い続けてきたのにかかわらず、何の証拠も示さず、いつ?いくら?借りたのかも示されないまま、裁判所は「信じられる」と認め、敗訴の原因となっている。

つまり私は、一切の証拠もないまま、裁判所も認める「借金男」にされている訳で、私にとって、これほどの不名誉と屈辱は無い。

元嫁側は、裁判所に対する私の印象操作の手段として、「生活費を一切負担していなかった」とか「米原は童夢にお金がなかったから買って貸してあげた」とか「宝ヶ池の旧童夢本社は無理矢理に買わされた」とか「林が先に弁護士を入れてきた」とか、その他 100 くらいの捏造話をでっちあげて私を悪人に仕立てあげているから、その一つだって許せないが、特に、「借金男」だけは御免こうむりたいし、私が死んでから、私の家族が「あんたのお父さんは元嫁さんから大金を借金して返していないんだよ。裁判所でも認めているよ」と言われかねないから、絶対に潔白を証明しておかないと末代までの恥となる。

当初、まったく法律に関する知識のなかった私だが、これらの元嫁側の理不尽極まりない大嘘が、質されることも正されることも無く裁判でまかり通ってしまう現実を目の当たりにして、あまりに信じられない出来事に戸惑っていたし、全てが疑問だらけだったから、いつしか自らが、裁判書類と首っ引き、ネットで調べ、法律書を読み、複数の専門家をアドバイザーに雇い、毎日毎日、

朝から深夜まで机に向かって専門外の法律と格闘する、なんとも不健康な日々が続いていた。

そんな無為な毎日が1年半くらい続いていた頃、さすがに、これで死んでしまったら洒落にもならないと思い始めていた頃、車作りたい病の青年と出会ったことから、「とわ」を開発するほどの予算はかけられないけれど、彼らをバックアップする形で、小型の公道を走れるスポーツカーを開発しようという気持ちが沸き上がってきた。

詳しい内容は、当ホームページの「[\[SUPER SPORT K4 PROJECT\]の概要についてお知らせします\(jun. 20 2016\)](#)」を参照頂きたい。

本来は、ここで、裁判のことは忘れて車づくりに没頭するはずだったが、あろうことか、私は「SUPER SPORT K4 PROJECT」よりも「信じる者は掬われる」の執筆を優先し、車づくりの方が後回し後回しになっていき、その間に、裁判の戦況はますます悪化の一途をたどっていたので、ますます私は裁判にのめり込み、スタートから1年少しを過ぎて「SUPER SPORT K4 PROJECT」をギブアップせざるを得なくなってしまった。

思い起こせば、何を犠牲にしてもレーシングカーを作りたいと、それしか考えていなかった時代が長かったから、このプロジェクトを始めたら裁判の呪縛から解放されるとの希望的観測ははずれ、私にとっては、それよりも、「借金男」の屈辱の方が何倍も大きいのしかかっていることを再確認しただけだった。

いろいろな関係者も巻き込んでいただけに、一時は、大きく妥協して和解案を取りまとめて裁判から解放されようと努力したこともあるが、「信じる者は掬われる」の「付録」にあるような詐欺まがいの手口まで仕掛けられたおかげで、ますます解決は遠のき、関係各位には申し訳ないと思いつつも、私は、断念せざるを得ないところにまで追い詰められてしまっていた。

その頃、宝ヶ池の旧童夢本社の前を通ると、前に不動産屋の「管理地」の看板が掲げられており、謄本を調べてみると転売されてしまっていたし、3億3000万円で売りに出されていて、建物を壊して更地で渡すとの事、近々、童夢発祥の地は壊されてしまうのだろう。

裁判では、元嫁の証拠もない証人もいない大嘘が全て信用されて、私のほうの証拠もあり第三者の証言もある主張はことごとく無視された極めて偏向的な判決が続き、元嫁側の思惑通りの総取りが現実となりつつあり、私が最もこだわっていた童夢発祥の地の奪回も夢となる等、私にとっては取り返しのつかないショッキングな出来事が続いていたが、そんな我が身の不幸をつくづく呪っている時、私の傍で、これでもかという不幸の種が着々と成長していた。

私は、元嫁と別居してから学生マンションくらいの広さのマンションで暮らしていたが、縦に10歩、横に3歩で壁に当たるような小部屋だったし、誰からも連絡がなくなるような孤独な環境だったし、元嫁側の弁護士からは信じられないような理不尽な要求が雨あられと降り注いでいたし、世間では私の方に非があるかの如くの噂であふれていたから、かなり精神的にはタフな方だと思っていた私も、さすがに心が病みつつあった。

当時は、世間の噂にも慣れていなかったし、敵と味方の区別もつかなかったし、行って良い場所と悪い場所の区別も定かでなかったから、結構、引きこもりにもなっていたが、料理は得意ながら、キッチンが狭く道具も乏しく、ろくなものを食えない状況も続いていた。

ここでちょっと、状況が理解できない方のために解説しておくが、元嫁は京都を本拠とする著名な一部上場企業の娘であり、京都では著名な一家だから、その会社の従業員たちや、元嫁姉妹たちが牛耳る巨大な慈善事業団体や、また、商工会議所などの経済団体などは元嫁を擁護する立場にあるだろうし、街に出ても、飲食店にしてみれば、これらの全ての人たちか、私一人のどちらかを取ると言われれば、当然、私を捨てることになるだろうし、つまり、四面楚歌という状況だった。

そんな、閉塞感に気も狂いそうな日々を送っていた頃の唯一の救いが、時々、訪ねてきては食事を共にする睦美の存在だった。これは恋愛小説ではないので、この辺りの詳しい状況は割愛するが、まあ、かなり私が病んだ状態での藁をもすがる気持ちもあったが、一方、高校卒業後は自力で大学に進学し奨学金を得てアメリカの大学に留学して音楽療法を学び、アメリカでインターンをこなしてから京大医学部の研究室に所属して博士号を取得するなど、強い意思をもって一筋に突き進むタイプの人であり大変な努力家だったから、女性としてより以前に人間として認めていた。

その上で、時間の許す限り駆けつけてきて炊事洗濯までしてくれるのだから、四面楚歌の私としては、二度と結婚なんかするもんか!という決意も脆く、4度目の結婚に踏み切ってしまったという訳だ。

結婚となると、学生マンションでは無理なので、そろそろ自宅を考えなくてはならなかったが、私は宝ヶ池の旧童夢本社に住むことを夢見ていたから、元嫁との決着がついて奪還できるまで、とりあえず、少し大きめのマンションを買って引っ越して、そこで新婚生活をスタートすることになった。

そこに住みながら宝ヶ池の旧童夢本社が戻ってくるのを待っていたが、車も停められないマンションでの生活が限界に達し、諦めて土地を探し始め、やっと、2016年になってから、現在の住まいである北白川の居宅が完成した。

「遺作プロジェクト」を叩き潰された私が、路頭に迷ってホームレスになっていない理由は、私が全てを投じて実現しようとしていた「遺作プロジェクト」が、元嫁に、その資金の何割かを取られたために崩壊したということは、不本意ながら残りの何割かは手元に残ってしまったということだ。

これで、元嫁とのいさかいが早期に解決して、老後の夢だった南ヨーロッパ旅行に出かけられたら、「遺作プロジェクト」という大きな夢は潰えてしまったけれど、まあ、それはそれとして、家内と楽しい旅ができるという希望は残されていたのだが、私は何に呪われているのだろうか? それなりに筋を通して生きてきたつもりの私のどこがいけなかったんだろうか?

完全無神論者の私が思わず神に問いかけてしまうくらいの不幸が、まだ用意されていたなんて、主イエスよ、私は、どこまで深い奈落の底に落ちれば許されるのだろうか？

それは結婚当初から露わになってきたが、家内の思い入れは強く、当初は私もそれなりに協力していたものの、私にも限界はあるし家内も若いという歳でもないので諦めようよと話していたのだが、そこは一筋貫徹型の家内としては、まったくめげることなく、猪突猛進のごとくに熱中して、まあ、紆余曲折はあったものの、結果的には、当初の意思を完遂してしまった。

私は71歳だったし家内は41歳だったから、なんとなく家内の努力は報われなそうと思込んでいた私は、せっせと南ヨーロッパの資料をスクラップしていたが、近代医学とは恐ろしいもので、2017年に入って家内が妊娠し、この10月21日に出産してしまった。

これで事実上、私に残された最後の夢も崩壊したも同然だ。それだけでもショックなのに、あれだけ「生まれても何も手伝わなくても良いから」と言っていたにも関わらず、気が付けば、お風呂係は私になっていて、夜になれば当然のように「パパがお風呂に入れてくれまぢゅよー」と連れてくるし、夜中、子供がぐずると私の方が先に起きてしまうから、つついミルクを作って飲まさなくてはならないし、その最中にブリブリとウンチをすればおむつも替えなくてはならないし、何が悲しくて齢72もなって赤ちゃんのおむつを替えなくてはならないんだ？ と、ただただ我が身の不幸を嘆く毎日が続いている。

このように私の人生は、晩節において、抱えきれないほどの不幸が火砕流のように襲い掛かってきて悲惨な日々が続いているが、元嫁との紛争も5年も経つと、親しいつもりの人からも、「まだやってんの？」とか「ちょっとくらい妥協して終わらせた方が良いんじゃないの？」とか「半分くらいあげといたら？」とか、状況を全く理解していない問いかけが聞こえてきて愕然とするし、誰一人として、この紛争の解決に手を貸そうという人も居ないから、何か、私一人だけがプライドに拘ってジタバタしているだけで、時々、世間が誤解しているのではなく私自身が思い違いしているのではないだろうか？ と思うくらい、どうにも解決のしようのない迷宮を彷徨っているような気持ちになってくる。

そんな運も精根も尽き果てた私の横で赤ちゃんが泣いている。ミルクか？ おむつか？ 誰がこんなにも絶望的な老後を想像しただろう。私も泣いている。

林みのる